



**BEATT**  
**Grande Arche – Paroi Sud**  
**92055 La Défense Cedex**

**A l'attention de M. PONCET Jean-Damien**  
**Directeur du BEATT**

Lyon, le 17 mars 2022

**Objet : Aménagement de Péage de Roussillon – Accident du Pampéro du 18 février 2020 à l'écluse de Sablons – Suites proposées par CNR aux recommandations et invitations du rapport BEATT**

Monsieur,

En date du 17 décembre 2021, vous nous avez adressé le rapport d'enquête technique cité en objet, et vous nous avez demandé, conformément à l'article R. 1621-9 du Code des Transports, les suites que nous proposons de donner aux recommandations R1, R2, R4 et aux 3 invitations identifiées I1, I2, I3 adressées à CNR dans le rapport définitif.

La recommandation R1 adresse le renforcement de la qualité de la maintenance et du niveau de surveillance des portes d'écluse au travers des thématiques relevant :

- du plan de maintenance type déployé sur les équipements, le contrôle-commande et les éléments de protection des écluses CNR,
- du contrôle réalisé sur la bonne mise en œuvre de la maintenance,
- des suites données aux interventions et rapport de travaux.

Pour la thématique en lien avec la déclinaison du plan de maintenance type, CNR a mis à jour en 2019, le Référentiel Technique Maintenance (RT MAINT EM 37 « Equipements des écluses ») décliné suivant un plan de Maintenance type à chaque ouvrage en 2020, listant les contrôles à réaliser sur les équipements et contrôle commande des écluses. Suite au Retour d'Expérience de l'accident de Sablons, une mise à jour de ce Référentiel est planifiée d'ici fin 2022 pour un déploiement sur nos ouvrages à l'échéance de 2023.

Concernant les éléments de protection de nos installations, le Référentiel Technique RT EXP GENE 11 « Essais des barrières de sécurité et Matériels Stratégiques pour la Sûreté Hydraulique et de Navigation » a été mis à jour en 2021. Ce référentiel intègre la surcharge mécanique et le Temps Trop Long d'Exécution, les deux barrières de sécurité identifiées suite à l'accident de Sablons, avec une mise en œuvre opérationnelle dès 2021.

Pour la thématique associée au contrôle de la bonne mise en œuvre de la maintenance, CNR va renforcer le contrôle interne existant de la maintenance des écluses. Ce contrôle vise à améliorer le suivi de la réalisation des opérations de maintenance courante et le suivi de l'identification des actions correctives qui peuvent en découler. A cet effet, un groupe de travail a été constitué pour formaliser et harmoniser les pratiques de contrôle interne. L'échéance associée à la mise en œuvre des améliorations qui auront été définies est fixée à juin 2023.

La dernière thématique de la recommandation R1 porte sur l'amélioration de la prise en compte des suites à donner aux interventions et rapports de travaux. En réponse, CNR analysera et fera évoluer ses pratiques, en termes de rédaction et de suivi des Demandes de Travaux établies suite aux préconisations des rapports de contrôle réalisés sur les écluses, à échéance juin 2023.

La recommandation R2 adresse l'étude approfondie des scénarios de rupture et de défaut de fermeture des portes d'écluses et pour celles manœuvrables en charge, l'ouverture accidentelle des portes. Ces scénarios ont d'ores et déjà été intégrés dans les dernières Etudes de Danger diffusées en 2021 à la DREAL pour les aménagements de Péage de Roussillon et de Donzère-Mondragon. Ils seront également pris en compte dans les rédactions des Etudes de Danger à mettre à jour selon le calendrier réglementaire validé avec la DREAL.

La première partie de la recommandation R4 adresse la mise en place de capteurs permettant des mesures directes de la position de la porte aval de l'écluse de Sablons en fin de manœuvre. En novembre 2021, la porte aval de Sablons en exploitation, a été instrumentée pour permettre les mesures directes de la position de la porte. Cette même instrumentation a été reproduite sur la nouvelle porte aval mise en place durant l'arrêt de navigation de mars 2022.

La seconde partie de la recommandation concerne l'opportunité d'installer ces capteurs sur les autres portes latérales coulissantes équipant nos écluses. Après une première phase d'exploitation sur la nouvelle porte de Sablons, CNR étudiera à échéance fin 2023, l'opportunité de dupliquer ces capteurs sur les autres portes latérales coulissantes de ses écluses.

L'invitation I1 adresse la formalisation de consignes aux opérateurs de téléconduite sur la surveillance de présence d'embâcles et de divers corps flottants aux abords des écluses et la manière de gérer ces situations. Suite à l'accident de Sablons, dès la remise en exploitation de la porte aval, une sensibilisation des opérateurs de téléconduite a été réalisée et des consignes ont été données aux opérateurs de téléconduite et à l'exploitant local. Plus globalement, une instruction permettant d'améliorer la caractérisation de la présence d'embâcles et la conduite à tenir, en conduite locale et en conduite distante, pour autoriser le bateau à rentrer dans le sas de l'écluse et l'éclusage, est actuellement en cours de rédaction pour une finalisation à échéance juin 2022.

Les invitations I2 et I3 concernent l'amélioration de la qualité des caméras, l'ajout de caméras permettant de visionner sans angle mort l'espace de fermeture de la porte, et les principes d'utilisation desdites caméras pour le contrôle du bon déroulement des opérations d'éclusage. Dans le cadre du programme de maintenance des écluses CNR, un projet de remplacement et de modernisation des caméras, incluant l'écluse de Sablons, est actuellement en cours de déploiement. Ce programme de renouvellement visant à anticiper une obsolescence de matériel permettra également d'améliorer la qualité des images.

Concernant le process de téléconduite et les principes d'utilisation des caméras, ceux-ci ont été validés à la mise en place de la téléconduite des écluses, et ne sont pas remis en cause tant pour une conduite distante que pour une conduite locale. A ce titre, la caméra à l'aval de la porte aval permet aux opérateurs de téléconduite de s'assurer que les bateaux sont entrés et sortis du SAS de l'écluse. Le process de fermeture de la porte repose sur un système de contrôle commande, objet des améliorations précisées dans les paragraphes précédents.

Vous souhaitant bonne réception, je vous prie de recevoir, Monsieur le Directeur, mes respectueuses salutations.

**Cie NATIONALE DU RHONE**  
**DIRECTION COORDINATION DES OPERATIONS ET SURETE**